



an den

EINWOHNERRAT EMMEN

26/17 Beantwortung der Motion Mario Bucher namens der SVP-Fraktion vom 1. Juni 2017 betreffend keine weitere Kaphaltestelle auf Emmer Gemeindegebiet

Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

A. Wortlaut der Motion

Im August 2015 wurde im Emmenfeld beim Betagtenzentrum die erste Emmer Kapbushaltestelle in Emmen eröffnet. Was als planerische Meisterleistung in Bezug auf Verkehrssicherheit und Landverschleiss angepriesen wurde, ist bis heute in der Bevölkerung ein Rotes Tuch. Es ist auch in der Begleitgruppe des eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK festgestellt worden, dass der Vorteil der Kaphaltestelle im geringen Landverbrauch liegt.

Es werden aber anscheinend ebenfalls gute Bedingungen für den Busbetrieb geschaffen. Man will Fahrzeitreduktionen und vor allem will man dass der ÖV sich flüssig bewegen kann, vor dem motorisierten Individualverkehr, der ständig und überall Systematisch ausgebremst wird. Rechtsabbiegeverbot beim Bahnhof Emmen Süd, Parkplatzreglementen usw. bis hin zur Kaphaltestelle. Dem gegenüber steht, dass es beengende Situationen zwischen der Haltekante und der Strasse für Radfahrer gibt. Und da Kinder bei uns immer häufiger mit dem Velo zur Schule gehen, ist es auch ein Nachteil und ein Sicherheitsrisiko für diese Verkehrsteilnehmer, wie auch für den MIV.

Der Einsatz von Fahrbahnhaltestellen bzw. Kaphaltestellen wird je nach Studie bis zu einer MIV-Belastung von rund 600-1'000 Mfz/h und Richtung empfohlen. Gemäss der Unterlagen gibt es in der Schweiz Kaphaltestellen bis zu einer Belastung von ca. 1'000 Mfz/h und Richtung.

Eine sinnvolle Betriebsform im Haltestellenbereich ist eng verknüpft mit der Betriebsform auf der Strecke (Mischverkehr oder Eigenstrasse). Der Konflikt zwischen den Ansprüchen der Radfahrer und demzufolge auch den Velofahrenden Kindern (niedriger Perron, grosse Distanz) und der Beeinträchtigten (hoher, naher Perron) ist klar aufgezeigt.

Für die Anordnung von Kaphaltestellen spricht einzig und alleine der geringere Platzbedarf. Die Anliegen welche für den Vorteil von Menschen, welche in Ihrer Art sich Fortzubewegen beeinträchtigt sind, haben ihre Berechtigung, Was mit solchen Kaphaltestellen jedoch geschieht, ist die Beeinträchtigung aller anderer Verkehrsteilnehmer zu Lasten einzelner. Zivilecourage mitfahrender Busgästen wäre durchaus günstiger und effizienter.

Die erhofften Effekte wie Verkehrsabbremmung und Sicherung der Verkehrswege blieben aus. Gefährliche Situationen mit Chaosartigen Zuständen sind an der Tagesordnung.

Die SVP spricht sich dafür aus, dass keine weiteren Kaphaltestellen auf dem Gemeindegebiet gebaut werden. Sollte aus Platzgründen eine Kaphaltestelle notwendig sein, so ist diese dem Einwohnerrat zu beantragen.

Deshalb fordern wir von den SVP Fraktion den Gemeinderat auf, keine weiteren Kaphaltestellen auf dem Emmer Gemeindegebiet zu bauen und dem Einwohnerrat die Teilrevision des Strassenreglements betreffend Art. 12 mit folgendem neuen Absatz 3 zu unterbreiten:

Kapbushaltestellen sind auf Gemeindegebiet nicht zulässig.

B. Stellungnahme des Gemeinderates

1. Einleitung

Für die geometrische Ausgestaltung von Bushaltestellen gibt es verschiedene Ansätze, welche je nach herrschenden Rahmenbedingungen (Verkehrsströme, Verkehrsmengen, Frequenzen etc.) ihre Stärken oder Schwächen aufweisen. Im Grundsatz können zwei Systeme unterschieden werden. Einerseits wird die Haltestelle neben der Fahrbahn angeordnet (Busbucht oder Haltestelle in der Busspur), andererseits liegt die Haltestelle auf der Fahrbahn - eine sogenannte Fahrbahnhaltestelle.

Die Fahrbahnhaltestelle ist die Regelbauweise auf Gemeindestrassen bzw. ausserhalb von Hauptverkehrsstrassen (Kantonsstrassen). Ausnahmen entstehen dort, wo der Bus länger warten muss - so zum Beispiel im Bereich von Endschleifen. Die Ausgestaltung einer Fahrbahnhaltestelle kann sehr unterschiedlich sein. Häufig wird die Direktion Bau und Umwelt mit der Frage konfrontiert, ob der haltende Bus überholt werden darf oder nicht. Wenn ein Überholen nicht stattfinden soll, sind oft bauliche Massnahmen notwendig, um ein Überholen zu verhindern. In der Regel sind hier Überlegungen zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmer ausschlaggebend. So etwa der Umstand wo queren die aussteigenden Fahrgäste die Strasse und wie in diesem Fall die Sichtwinkel sind unter Einbezug des stehenden Buses.

Kaphaltestellen sind im Grundsatz Fahrbahnhaltestellen. Speziell an ihnen ist, dass der Gehwegrand an oder gar in die Fahrbahn zu liegen kommt. So wird bereits von einem Kap gesprochen, wenn die strassenbegleitende Längsparkierung oder der Grünstreifen unterbrochen und der Gehwegbereich an den Fahrbahnrand vorgezogen wird. Eine Subvariante bilden Lösungen, welche den Gehweg-/Wartebereich in die Fahrbahn hineinverlegen. Solche Ansätze werden gewählt, wenn der verfügbare Platz sehr gering ist oder wenn mit der Strasseneinengung andere Ziele erfüllt werden können (z. B. die Verkehrsberuhigung in Tempo-30-Zonen).

2. Zur Motion

Die Motion verlangt ein Verbot von Kaphaltestellen auf dem Gemeindegebiet von Emmen. Hauptsächlich begründet wird dies mit der mangelnden Sicherheit für Radfahrende bzw. dem Konflikt zwischen den Radfahrenden und der hohen Haltekante. Insbesondere wird auf fahrradfahrende Kinder verwiesen.

Hier gilt es zwischen drei Themen zu unterscheiden. Zum Ersten ist eine Verengung der Fahrbahn für alle Verkehrsteilnehmer gleichbedeutend und wird im Strassenverkehrsgesetz (SVG) und in der Verkehrsregelverordnung (VRV) wie folgt ausreichend geregelt:

Strassenverkehrsgesetz (SVG)

Art. 34 Rechtsfahren

1 Fahrzeuge müssen rechts, auf breiten Strassen innerhalb der rechten Fahrbahnhälfte fahren. Sie haben sich möglichst an den rechten Strassenrand zu halten, namentlich bei langsamer Fahrt und auf unübersichtlichen Strecken.

...

3 Der Führer, der seine Fahrrichtung ändern will, wie zum Abbiegen, Überholen, Einspuren und Wechseln des Fahrstreifens, hat auf den Gegenverkehr und auf die ihm nachfolgenden Fahrzeuge Rücksicht zu nehmen.

4 Gegenüber allen Strassenbenützern ist ausreichender Abstand zu wahren, namentlich beim Kreuzen und Überholen sowie beim Neben und Hintereinander fahren.

Art. 35 Kreuzen, Überholen

1 Es ist rechts zu kreuzen, links zu überholen.

2 Überholen und Vorbeifahren an Hindernissen ist nur gestattet, wenn der nötige Raum übersichtlich und frei ist und der Gegenverkehr nicht behindert wird. Im Kolonnenverkehr darf nur überholen, wer die Gewissheit hat, rechtzeitig und ohne Behinderung anderer Fahrzeuge wieder einbiegen zu können.

3 Wer überholt, muss auf die übrigen Strassenbenützer, namentlich auf jene, die er überholen will, besonders Rücksicht nehmen.

Verkehrsregelverordnung (VRV)

Art. 9 Kreuzen

1 Der Fahrzeugführer hat dem Gegenverkehr den Vortritt zu lassen, wenn das Kreuzen durch ein Hindernis auf seiner Fahrbahnhälfte erschwert wird.

Die Verkehrsregeln sind klar und entsprechend liegt es in der Verantwortung der Fahrzeugführenden, die Sicherheit beim Kreuzen und Überholen in Engstellen zu gewährleisten. Dies gilt auch für Fahrräder.

Zum Zweiten ist eine hohe Haltekante kein spezifisches Merkmal von Kaphaltestellen, sondern gefordert durch die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). Demzufolge müssen bis 2023 alle Haltestellen behindertengerecht ausgebaut sein, was bedeutet, dass die Haltekanten eine Höhe von mindestens 16 cm und vorzugsweise von 23 cm haben sollen. Dort wo dies nicht möglich ist, sind Speziallösungen zu prüfen. Fahrradfahrende nehmen automatisch genügend Abstand von Hindernissen am Fahrbahnrand, wenn die Fahrbahn dies ermöglicht. Der einzige Fall, in dem ein stationäres Hindernis das sich Entfernen vom Fahrbahnrand erschwert, ist das Vorhandensein von parallelführenden Gleisanlagen (z. B. Strassenbahn). In Emmen ist dieser Fall aktuell nirgends anzutreffen.

Zum Dritten hält die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) in ihrer Broschüre «Kinder auf dem Schulweg» folgendes zur Wahl vom Velo für den Schulweg fest:

Mit dem Velo

Velofahren auf der Strasse ist anspruchsvoll. Zwar dürfen Kinder gemäss Gesetz ab dem sechsten Geburtstag alleine auf Hauptstrassen Velofahren (vorher immer in Begleitung einer mindestens 16 Jahre alten Person), aber entwicklungsbedingt sind 6-Jährige im Strassenverkehr überfordert. Denn ihre Sinne, ihre Motorik und ihre Gefahrenwahrnehmung sind noch nicht ausgereift. Das Linksabbiegen beispielsweise ist sogar für 10-Jährige noch schwierig und gefährlich.

Deshalb empfiehlt die bfu: Üben Sie mit Ihrem Kind das sichere Velofahren auf der Strasse und machen Sie es auf Gefahren aufmerksam. Lassen sie Ihr Kind erst dann selbständig am Verkehr teilnehmen, wenn dies seine Fähigkeiten sowie die Strassen und Verkehrsverhältnisse es zulassen.

Folgende Fähigkeiten müssen Kinder für die selbständige Verkehrsteilnahme haben:

- *Das Kind kann über die Schulter nach hinten blicken, ohne mit dem Velo zu schlenkern.*
- *Das Kind kann situationsgerecht und wirkungsvoll bremsen.*
- *Das Kind ist nicht nur mit sich selber und dem Fahrrad beschäftigt, sondern beobachtet die Verkehrssituation aufmerksam.*
- *Das Kind fügt sich korrekt und problemlos in den Verkehr ein (z. B. Linksabbiegen, Kreisverkehr).*

Sorgen Sie in jedem Fall dafür, dass das Fahrrad Ihres Kindes nach den gesetzlichen Vorschriften ausgerüstet ist und bestehen Sie darauf, dass Ihr Kind einen Velohelm benützt und diesen richtig trägt.

Die Eltern sind verantwortlich, dass sie ihre Kinder mit dem geeigneten Verkehrsmittel auf den Schulweg schicken und dass die Kinder das entsprechende Verkehrsmittel im Verkehr beherrschen. Wenn bereits das Passieren einer Kaphaltestelle grosse Schwierigkeiten verursacht, wie herausfordernd ist dann das richtige Verhalten im Kreisverkehr, wie verhält es sich dann mit dem Überholen von kurzzeitig haltenden oder parkierenden Fahrzeugen am Fahrbahnrand oder andern unvorhersehbaren Situationen?

Bei keinem der drei Themen ist die Kaphaltestelle die «Wurzel allen Übels». Es gilt vielmehr festzuhalten, dass die in der Motion beschriebenen Situationen in diverser Ausprägung bei allen Engstellen vorkommen. Gefragt sind hier die gesetzlich vorgeschriebene Rücksicht, die Vernunft der Verkehrsteilnehmer und das verantwortungsvolle Handeln der Eltern.

Abschliessend sei noch auf die teilweise fehlende Zuständigkeit hingewiesen. So kann die Gemeinde kein Verbot aussprechen auf Kantonsstrassen, da die Planungshoheit und die Kompetenz der Projektfestsetzung nicht in der Zuständigkeit der Gemeinde liegt.

3. Kosten

Die Motion verursacht dann Mehrkosten, wenn eine Kaphaltestelle die optimalste und dabei die kostengünstigste Lösung ist, jedoch aufgrund des Reglementes nicht realisiert werden darf. Sollte das faktische Verbot umgangen werden, so wäre die Behandlung von kleineren Umbauprojekten (gilt für alle Projekte mit Kosten unter CHF 500'000.00) durch den Einwohnerrat verhältnismässig aufwendig. Die Kosten für die Aufbereitung der Unterlagen, Druck und Versand, Beantwortungen von Klärungsfragen, Beratungen in den Fraktionen, Kommissionen und im Einwohnerrat können sich schnell auf mehrere tausend Franken belaufen. Zusätzlich bindet dies vor allem interne Ressourcen und verlängert den Planungsprozess wesentlich.

4. Schlussfolgerung

Der Gemeinderat sieht die Kaphaltestellen als eines von vielen möglichen Instrumenten im Verkehrswegebau und der Strassenraumgestaltung. Eine Kaphaltestelle wie an der Kirchfeldstrasse wird nicht die Regelbauweise. Solche Lösungen können jedoch situationsbezogen die Bestvariante darstellen und sind darum auch in Zukunft punktuell zu verfolgen. Der Gemeinderat beantragt deshalb die Ablehnung der Motion.

Emmenbrücke, 25. Oktober 2017

Für den Gemeinderat

Rolf Born
Gemeindepräsident

Patrick Vogel
Gemeindeschreiber